

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 83/84 (1924)  
**Heft:** 18

## Sonstiges

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

der Berner Luft vorgezogen hat. Dr. Trümpy hat sich besondere Verdienste erworben durch seine Mitwirkung bei der sachgemässen Lösung der Rheinfrage, wie bei den schwierigen Konzessionsverhandlungen über den Rückstau, von dem an anderer Stelle dieses Blattes gerade die Rede ist.

### Miscellanea.

**Amerikanische Untersuchungen an Kohlenstaub-Feuerungen.** Während der letzten Jahre hat das amerikanische Ministerium des Innern durch das Bureau of Mines umfangreiche Untersuchungen über die Explosionsgefahren in Fabrikbetrieben, die Kohlenstaub als Brennstoff verwenden, ausführen lassen. Diese Arbeiten sind nach einer Mitteilung der „VDI-Nachrichten“ vor kurzem zum Abschluss gelangt. Im Verlaufe derselben wurden alle wichtigen Fabrikanlagen mit Kohlenstaub-Feuerungen besichtigt und eingehende Untersuchungen über die Sicherheit derselben gegen Explosionen und über die Wirksamkeit der zum Schutz gegen diese Gefahr verwendeten Mittel angestellt. Bei einigen Werken hat das Amt gefahrbringende Zustände festgestellt und Winke zur Beseitigung dieser Mängel geben können, die sich im wesentlichen auf die Erfahrungen über Kohlenstaub-Explosionen in Bergwerken stützen. Die zu treffenden Massnahmen bestehen in der Verhinderung des Entstehens von Kohlenstaubwolken, sowie in der Beseitigung der Quellen, die zu einer Entzündung solcher Kohlenstaubwolken führen könnten. Ein ausführlicher Bericht über die Ergebnisse dieser Untersuchungen ist in den nächsten Monaten zu erwarten. — Im Zusammenhang hiermit sei auf den Vortrag verwiesen, den Diplomingenieur Cantiény (Berlin) an der diesjährigen Tagung der deutschen Vereinigung der Elektrizitätswerke auf Grund einer im Herbst 1923 unternommenen Studienreise nach Amerika über den Stand der Kohlenstaub-Feuerung im Kraftwerkbetrieb gehalten hat, und der in der „Z. V. D. I.“ vom 30. August 1924 im Auszug wiedergegeben ist. Welche Bedeutung diese Feuerungsart dort bereits erlangt hat, geht daraus hervor, dass im Jahre 1923 in Kraftwerken bereits rund 3 Mill. t Kohle in Form von Staub verfeuert worden sind.

**Entrostung eiserner Tragwerke.** Eine sehr zweckmässige, bewegliche Anordnung eines Sandstrahlgebläses verwendet die Firma Kreuz in Duisburg zur Reinigung eiserner Tragwerke vor Aufbringung des Anstriches. Auf einem Lastkraftwagen ist, wie wir der „Z. V. D. I.“ vom 5. Juli 1924 entnehmen, ein kleiner Rotationskompressor befestigt, dessen Antrieb mittels Riementriebes durch den Fahrmotor erfolgt. Der Rotationskompressor besitzt gegenüber dem gewöhnlichen, langsam laufenden Kolbenkompressor mit den hin- und herschwingenden Massen den Vorteil, erschütterungsfrei zu arbeiten, sodass seine Aufstellung leichter ist und keiner schweren Fundamente bedarf. Beispielsweise konnte bei den Reinigungsarbeiten an den Hauptträgern der grossen Müngstener Talbrücke die Anlage auf dem Revisionswagen aufgestellt werden. Der Kompressor verdichtet die Luft, die vorher in einem Filter gereinigt worden ist, auf 3 at und presst sie in den unter dem Wagen angeordneten Windkessel. Bei normalen Reinigungsarbeiten kann zu gleicher Zeit mit zwei bis drei Strahldüsen bei etwa 1,8 at Strahlendruck gearbeitet werden; nur bei ganz dicken Rostschichten muss mit dem vollen Druck von 3 at, d. h. mit einer einzigen Düse, gereinigt werden. Das Gewicht einer Düse ist nur 2 kg, sodass die Handhabung ohne grosse Ermüdung möglich ist. In achtstündiger Schicht lassen sich 200 m<sup>2</sup> entrostet, gegen 16 m<sup>2</sup> bei Handarbeit. Bei der Entrostung der Müngstener Talbrücke, der Bahnsteighallen des Frankfurter Hauptbahnhofes und einer weiteren Anzahl grösserer Eisenbauwerke wurde die beschriebene Anlage mit Erfolg verwendet. y.

**Zum sog. Goetheanum in Dornach** haben wir etwas zur Charakteristik der dort herrschenden Baugesinnung Aufschlussreiches nachzutragen. Wir hatten, ohne jegliche Fühlung mit den Bauenden, das Bildhaueratelier (Abbildungen 11 bis 13 auf Seite 205 letzter Nummer) als die erfreulichste Leistung empfunden, den „Anbau“ (Abbildung 17 und 18) dagegen als direkt abstossend hässlich bezeichnet. Wie uns nun ein mit den Anthroposophen persönlich bekannter Architekt in Basel mitteilt, verhält es sich nach deren Ansicht aber gerade umgekehrt: Das Bildhaueratelier lehnen sie als zu allgemein verständlich ab, wogegen der sog. *Eurhythmiebau* (Abbildung 17 und 18, in Unkenntnis dieser Bezeichnung von uns ganz prosaisch „Anbau“ genannt) nach ihrer Auffassung die letzte Errungenschaft darstellt und ihrem Empfinden am besten zusagt.

Dies rückt die ganze Angelegenheit allerdings ins grellste Licht und verleiht dem Goethe-Zitat über *seine* Auffassung des Begriffs der Eurhythmie einen noch viel höhern Reiz. Im übrigen ist uns von dem gleichen Architekten, dem wir diese Mitteilung verdanken, ein weiterer interessanter Beitrag zu vorliegendem Architektur-Problem zugesagt worden. R. Heiger

**Ausdehnung der elektrischen Strassenbahnen in Paris.** Die „Société des Transports en Commun de la Région Parisienne“ lässt zurzeit in Paris und Umgebung umfangreiche Arbeiten ausführen, für die der Generalrat des Seine-Departements einen Kredit von 210 Mill. Fr., zuzüglich 145,5 Mill. Fr. für Wiederinstandstellungen, bewilligt hat. Von diesen Summen entfallen 71 Mill. Fr. auf neues Strassenbahn-Rollmaterial, 3 Mill. Fr. auf zwei neue Unterstationen und 6 Mill. Fr. auf die Erstellung von Geleisen mit unterirdischer Stromzuführung; 16,2 Mill. Fr. sind für die „Autobus“ und 36 Mill. Fr. für Neu- und Erweiterungsbauten von Depots bestimmt.

**Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen* Wissenschaften verliehen den Herren: *Max Kleiber*, diplom. Landwirt aus Benken, Baselland [Dissertation: Ueber die elektrische Konservierung von saftigem Futter (Elektrosilierung)] und *Guillaume C. Lardy*, diplom. Ingenieur-Chemiker aus Neuenburg [Dissertation: Spectres d'Absorption ultra-violetts de quelques Cétènes et de leurs Dimères].

**Kraftwerk Wäggital.** Am 30. Okt. d. J. hat die Unternehmung Hatt-Haller und Zühlín & Cie. die *Betonierung der grossen Stauwasser vollendet*, genau 10 Monate vor dem vertraglichen Termin; seit Juni 1923 sind dabei 236 500 m<sup>3</sup> Beton verarbeitet worden. Diese Glanzleistung schweizerischer Ingenieure ehrt in gleichem Masse Unternehmung wie Bauleitung und kennzeichnet das gute Einvernehmen beider. Den beteiligten Kollegen ein herzliches Glückauf!

### Nekrologie.

† **Walter Boveri.** Nach langer Krankheit ist in Baden am 28. Oktober in seinem 60. Altersjahr Dr. sc. techn. h. c. Walter Boveri, einer der Gründer und langjähriger Verwaltungsratspräsident der Firma Brown Boveri & Cie., seinem vor einem halben Jahre verstorbenen Kollegen Charles Brown im Tode nachgefolgt. Wir werden auf die Verdienste des Verblichenen um die Entwicklung der schweizerischen Elektro-Industrie zurückkommen.

### Literatur.

**Die zeitgemässe Heissdampf-Lokomotive.** Von Dr. Ing. e. h. *Robert Garbe*. Zugleich eine Ergänzung der 2. Auflage des Handbuchs „Die Dampflokomotiven der Gegenwart“. Mit 116 Textabbildungen und 52 Zahlentafeln. Berlin 1924. Verlag von Julius Springer. Preis geb. \$ 3,35.

Wie der Verfasser im „Schlusswort“ ausführt, war der Hauptgrund für die Herausgabe dieses Werkes, das 1919 von ihm abgeschlossene und Ende 1920 erschienene Handbuch „Die Lokomotiven der Gegenwart“ zu ergänzen und insbesondere aus der inzwischen (für die deutsche Reichsbahn) erfolgten Freigabe eines Triebachsdrukkes von 20 t die möglichen praktischen Schlüsse zu ziehen. Diese gipfeln erneut in der Forderung „Rückkehr zur ursprünglichen Einfachheit der Heissdampf-gattungen“, d. h. zur einfachen Zwillinglokomotive, Ausführung der bewährten schmalen, tiefen und langen Feuerbüchse (grösste Rostfläche etwa 3 m<sup>2</sup>). Um diese günstigste Form der Feuerbüchse zu ermöglichen wird denn auch, wie in früheren Werken Garbes, Beibehaltung des Plattenrahmens empfohlen. Der Barrenrahmen wird als unzweckmässig abgelehnt. Die neuesten Lokomotiven der deutschen Reichsbahn (P 10, G 8<sup>2</sup>, G 12, T 20) entsprechen nun allerdings nicht den von Garbe vertretenen Anschauungen, es scheint auch wenig Aussicht vorhanden, dass die deutschen „Einheitslokomotiven“ (mit 20 t Achsdruck) nach den Angaben Garbes gebaut werden. Durch die Zulassung eines Achsdrukkes von 20 t ist es allerdings möglich, mit einer kleinern Achszahl auszukommen und dadurch die Konstruktion zu vereinfachen. Aber die stetig steigenden Anforderungen an Zugkraft und Geschwindigkeit, mithin an die Leistung, zwingen dazu, grössere Kessel und insbesondere grössere Rostflächen zu verwenden. Der gewiss zweckmässigen Form der schmalen und tiefen Feuerbüchse sind also enge Grenzen gezogen. Für Rostflächen von mehr als etwa 3 m<sup>2</sup> *müssen* breite Feuerbüchsen verwendet

werden, wie dies in andern Ländern längst geschah. Die Erhöhung des Achsdruckes ist demnach für die Bemessung der Rostfläche nicht von direktem Einfluss.

Das Werk ist in sechs Abschnitte eingeteilt. Der erste enthält eine Uebersicht über die neuen Personen- und Schnellzuglokomotiven (Drei- und Vierkuppler) und über Güterzuglokomotiven, wobei auch Versuchsergebnisse von Probefahrten mitgeteilt werden. Im zweiten Abschnitt sind unter Benutzung der Arbeit von Dr. Ing. Morgenroth Untersuchungen über die Rost- und Heizflächenbeziehungen, im dritten solche über Verbrennungsvorgänge in Lokomotivfeurbüchsen angestellt. Der vierte Abschnitt behandelt die „wirtschaftliche Erzeugung und Ausnützung des Heissdampfes im Lokomotivbetrieb“.

Der fünfte Abschnitt fasst die Ergebnisse der Betrachtungen aus den vier vorhergehenden für den Bau und den Betrieb zeitgemässer Personen- und Güterzuglokomotiven zusammen. Er ist für den Praktiker somit besonders lehrreich. Hierin wird der grosse Wert der hohen Dampfüberhitzung geltend gemacht; immerhin dürfte die zu etwa 40% angegebene Steigerung der Leistung zu hoch bewertet sein. Garbe findet mit Recht, dass auch bei kleinern und mittlern Kessel-Beanspruchungen eine Dampftemperatur von durchschnittlich 330° erreicht werden sollte. Um bei starker Anstrengung des Kessels eine zu hohe Temperatur (über 400°) zu vermeiden, hält er die Beibehaltung der Drosselklappen für notwendig. Diese im Unterhalt ziemlich teure Einrichtung ist fast von allen Bahnverwaltungen beseitigt worden, weil sie sich als nicht notwendig erwiesen hat. Tatsächlich sind bei frühern Ausführungen die Ueberhitzer meist zu knapp bemessen worden, sodass nur bei Höchstleistung eine Dampftemperatur von 330 bis 350° erreicht wird. An solchen Lokomotiven kann durch Einbau einer einfachen einstellbaren Drosselklappe vor den *Siederöhren* eine höhere Ueberhitzung erzielt werden, wie dies mit Erfolg bei den A<sup>3</sup>/<sub>5</sub>-Lokomotiven der S. B. B. nachträglich geschah. Auch die Anbringung eines Mischhahns im Dampfverteiler, der bei zu hoher Ueberhitzung geöffnet wird und alsdann Nassdampf in die Heissdampfkammer leitet, hat sich bewährt bei Lokomotiven mit reichlich gross bemessenem Ueberhitzer (E<sup>c</sup><sup>3</sup>/<sub>5</sub> S. B. B.). Diese Vorrichtung wird natürlich nur in den verhältnismässig seltenen Fällen der Höchstleistung gebraucht.

In diesem fünften Abschnitt sind auch konstruktive Einzelteile wie Kipprost, Kesselführungen, Ventilregler, Dampfsammelkasten zum Ueberhitzer, Abschlammvorrichtungen u. a. m. behandelt. Im letzten Abschnitt ist als Beispiel eine 2 C-Heissdampf-Zwillingslokomotive (verstärkte P8) berechnet für 20 t Achsdruck der Trieb- und Kuppelachsen und 90 t Dienstgewicht.

Zum Schluss sind in einem Anhang die Hauptabmessungen mit Quellenangaben neuerer Heissdampflokomotiven angegeben.

Das neueste Werk Garbes bietet mancherlei Anregung und wird als willkommene Ergänzung zum frühern Werk geschätzt werden und zwar auch von denen, die Garbes etwas einseitige Stellungnahme nicht zu teilen vermögen. Gegen die Beibehaltung der „einfachen Zwillingslokomotive“ à tout prix lassen sich bekanntlich viele Einwendungen erheben. Dass die Vierzylinderlokomotive hinsichtlich Massenausgleich, ruhigem Lauf und geringerer dynamischer Kräfte, der Zwillingslokomotive überlegen ist, kann niemand streiten. Mit Erhöhung des statischen Raddruckes auf 10 t werden bei Zwillingslokomotiven mit grossen Aussenzylindern in Trieb- und Raddrücke von 15 t und mehr auftreten, die mindestens unerwünscht sind. Erfahrungsgemäss ist mit Vierzylinderlokomotiven ein wesentlich längerer Laufweg zwischen zwei Hauptuntersuchungen zu erreichen, als mit der einfachen Zwillingslokomotive; dies hat zur Folge, dass die Unterhaltungskosten der erstgenannten unter Umständen nicht grösser sind, als die der „einfachen“ Lokomotive. Dass der Brennstoffverbrauch der Vierzylinder-Verbundlokomotive im allgemeinen geringer ist, als der einer Zwillingslokomotive, ist ebenfalls bekannt. M. Weiss.

#### Organisation und Betriebsführung von Betontiefbaustellen.

Von Dr. Ing. A. Agatz, Baurat in Bremen. Berlin 1923, Verlag Julius Springer. Preis geh. \$ 0,85.

In sehr eingehender Weise schildert der Verfasser den Aufbau einer Tiefbaustelle grösseren Umfangs. Ohne sich zu verschweigen, dass es hier wie anderswo verschiedene Wege gibt, um das Ziel wirtschaftlichster Ausnützung der Arbeitskräfte zu erreichen, beschreibt Agatz die Aufgaben aller am Bau leitend beteiligten Personen. Baubureau, Magazin und Werkstätten sind bis ins Kleinste

dargestellt. Richtigerweise hat der Verfasser auch die unentbehrlichen Mitarbeiter des Technikers, die kaufmännischen Angestellten, nicht vergessen und auch deren Pflichten einen besondern Abschnitt vorbehalten.

Ohne Zweifel wird eine Baustellen-Organisation, wie sie hier beschrieben ist, konsequent durchgeführt, einen möglichst korrekten Verlauf und vor allem eine genaue Registrierung aller Geschäftsvorfälle sichern. Der Aufwand für eine solche fast ideal zu nennende Organisation ist aber jedenfalls nicht gering und es fragt sich, ob trotz bester Ausnützung aller Arbeitskräfte die Summe aller Aufwendungen für Löhne und Gehälter auf diese Weise wirklich ein Minimum werde. Wenn schon im Maschinenbau, also im eigentlichen Fabrikbetrieb, eine allzuweit gehende „Organisation“ schon oft zu Misserfolgen geführt hat, so ist dies im Baubetrieb noch viel mehr zu befürchten, denn hier gilt die Persönlichkeit des Leitenden — glücklicherweise! — mehr, als die bestgefügte Organisation. Diese ist und bleibt ein Hilfsmittel, das in der vorliegenden Arbeit ausserordentlich gründlich und sehr anschaulich dargestellt ist. Wer mit der Leitung von Tiefbauarbeiten zu tun hat, wird in dem Buch von Agatz eine Fülle von Anregungen finden. Besonders hingewiesen sei auf die von reicher Erfahrung und vornehmer Gesinnung zeugenden Ausführungen des Verfassers über das Verhältnis von Stammhaus und Baustelle und von Leiter und Untergebenen.

#### Kostenberechnung im Ingenieurbau. Von Dr. Ing. Hugo Ritter.

Berlin 1922, Julius Springer. Preis geh. Fr. 6,50, geb. Fr. 10,60.

Im Anschluss an die vorstehende Besprechung möchten wir auch auf dieses Buch empfehlend hinweisen. Der auch in der Schweiz nicht unbekannt Verfasser<sup>1)</sup> hat in seiner Arbeit über Kostenberechnung im Ingenieurbau ein umfangreiches Zahlenmaterial gesammelt und in anregender Weise verarbeitet und so ein Hilfsmittel für die Kostenberechnung geschaffen, das auch der erfahrene Praktiker gern zu Rate ziehen wird. Die Leistungsfähigkeit von Arbeitskräften und Maschinen ist durchwegs in Vorkriegswerten angegeben. Dies ist zu begrüßen. Die nötigen Korrekturen kann jeder selbst anbringen und es ist ja auch zu hoffen, dass wir uns diesem „normalen Vorkriegszustand“ bald wieder nähern werden. Die „allgemeinen Kosten“, die mit fortschreitender Mechanisierung der Tiefbaustellen immer mehr Gewicht bekommen, sind etwas stiefmütterlich behandelt. Wir haben das Gefühl, dass über dieses Gebiet noch viel zu sagen wäre und dass hier der betriebswissenschaftlichen Forschung ein weites Gebiet offen steht.

Es sei bei dieser Gelegenheit nochmals auf zwei weitere Veröffentlichungen des Verlages von Julius Springer hingewiesen, auf „Kalkulation und Zwischenkalkulation im Grossbaubetrieb“ von Rudolf Kundigraber<sup>2)</sup>, und auf „Betriebskosten und Organisation im Baumaschinenwesen“ von Dr. Ing. G. Garbotz.<sup>3)</sup>

Mit diesen hier erwähnten vier Arbeiten hat das Organisations- und Kalkulationsproblem im Gebiet des Tiefbaues eine umfassende Darstellung gefunden. Die Schwierigkeit der Vorkalkulation liegt im Tiefbau — im Gegensatz zu den meisten andern Industrien — weniger in der richtigen Bemessung des Zuschlages für die allgemeinen Kosten, als vielmehr in der Erfassung der Einzelkosten. Die Umstände, die die Höhe der Einzelkosten beeinflussen, sind bei der Preisstellung oft gar nicht im vollen Umfang bekannt. Dies ist ein Hemmnis für die Zuverlässigkeit der Vorkalkulation, das selbst die weitestgehende betriebswissenschaftliche Forschung nie ganz aus dem Weg räumen wird. Wenn man bedenkt, dass sich ein Fehler im Einheitspreis, beispielsweise des Beton, bei bedeutenden Bauwerken mit grossen Kubaturen 100 000 Mal und mehr vergrössern kann und sich so Gewinne oder Verluste des Unternehmers von volkswirtschaftlich unzulässiger Höhe ergeben können, so zweifelt man an der Richtigkeit der heutigen vielfach üblichen Vergabungsweise zu festen Einheitspreisen, bei der noch das Glück zum guten Teil über das Schicksal des Unternehmers entscheidet.

Dr. Ing. Carl Steinbrecher hat dieses Problem in seiner bei Robert Engelmann, Berlin erschienenen Arbeit: „Neuere Vergabungsarten für Bauarbeiten im Rahmen des Verdingungswesens“<sup>4)</sup> in eingehender Weise behandelt und die meisten der üblichen Submissionsverfahren dargestellt. Eine befriedigende Lösung kennen wir aber

<sup>1)</sup> Vgl. „Kostenberechnung im Ingenieurbau“ in S. B. Z.“ vom 3. und 10. September 1921.

<sup>2)</sup> Angekündigt in Bd. 76, S. 176 (9. Oktober 1920).

<sup>3)</sup> Besprochen in Bd. 79, S. 294 (10. Juni 1922).

<sup>4)</sup> Angekündigt in Bd. 77, S. 83 (12. Februar 1921).

heute noch nicht. Es wäre eine Aufgabe der betriebswissenschaftlichen Forschung, tiefer in diese Probleme einzudringen und eine praktisch befriedigende Vergebungsart aufzubauen, bei der das Zufallsmoment möglichst ausgeschaltet ist, ohne dass dabei die Initiative des Unternehmers erstickt würde. Die Wirtschaftswissenschaft darf nicht dabei stehen bleiben, Geschehenes zu beschreiben, sie soll vielmehr, wie dies andere Wissenschaften auch tun, aus tiefer Kenntnis des Bestehenden und der Erfahrung heraus, neue Wege vorbereiten und Neues schaffen. Walther.

Eingangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

**Beton-Kalender 1925.** Herausgegeben von der Zeitschrift „Beton und Eisen“ unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner. Taschenbuch für Beton- und Eisenbetonbau sowie die verwandten Fächer. XIX. Jahrgang. Mit 948 Abbildungen. Berlin 1924. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. Fr. 9,25.

**Ueber die Festigkeit elektrisch geschweisster Hohlkörper.** Versuche veranstaltet vom Schweizerischen Verein von Dampfkessel-Besitzern im Jahre 1923. Berichtersteller: E. Höhn, Oberingenieur. Zu beziehen beim Sekretariat des Vereins in Zürich. Preis 4 Fr.

**Bericht über Handel und Industrie im Jahr 1923.** Erstattet vom Vorort des Schweiz. Handels- und Industrie-Vereins. Der Bericht erscheint auch in französischer Sprache. Preis 9 Fr.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. PROTOKOLL

der I. Sitzung (Hauptversammlung) im Vereinsjahr 1924/25,  
Mittwoch, den 22. Oktober 1924, 20 Uhr auf der Schmidstube.

Vorsitzender: Arch. A. Hässig, Präsident. 98 Anwesende.

Der Vorsitzende heisst die Anwesenden willkommen und begrüsst speziell den Referenten des Abends, Prof. C. Andreae, den neuen Präsidenten des S. I. A.

1. Vereinsgeschäfte. Die Protokolle vom 9. und 16. April sind in der Bauzeitung erschienen und werden genehmigt.

Im Laufe des Sommers wurden folgende Neuaufnahmen vollzogen: Rob. Häfeli, Ing.; Dr. Ing. Hans Peter; O. Schwegler, Ing.; M. Sütterlin, Arch.; Fritz Meyer, Ing.; Emil Rein, Arch. — Aus andern Sektionen übergetreten sind: M. Geiger, Ing. (früher Sektion Bern); O. Bucher, Ing. (St. Gallen); E. Stadelmann, Ing. (Einzelmitglied); M. Lorenz, Arch. (Graub.); E. Wyssmann, Ing. (Einzelmitglied); M. Stauber, Ing. (Graub.); L. Erni, Ing. (Basel). — In andere Sektionen sind übergetreten: F. Stambach, Ing. (nach St. Gallen); Hs. Eichenberger, Ing. (wird Einzelmitglied); W. Kehlstadt, Arch. (Basel); J. Hausammann, Ing. (St. Gallen). — Gestorben sind seit der letzten Versammlung: Masch.-Ing. L. von Muralt und Ing. Jos. Melli, deren Andenken in üblicher Weise geehrt wird.

Nach Vornahme der Wahl der nötigen Stimmzähler wird die Anwesenheit von 84 Mitgliedern festgestellt; die Versammlung ist demnach beschlussfähig.

Arch. A. Hässig tritt als Präsident zurück. Als neuer Präsident wird von den Delegierten des Z. I. A. Herr Ing. A. Walther vorgeschlagen und nahezu einstimmig gewählt. Für die aus dem Vorstand austretenden Prof. C. Andreae, A. Hässig und H. Herter werden Ing. W. Sattler, Arch. H. Peter und Arch. H. Oetiker vorgeschlagen und gewählt. Prof. Andreae wird noch speziell der Dank für seine dem Vorstand geleisteten Dienste übermittelt. Die im Austritt befindlichen Vorstandsmitglieder Cattani, Dubs, Misslin und Walter werden auf eine neue Amtsdauer bestätigt.

Der neue Präsident A. Walther spricht der Versammlung für die ihm erwiesene Ehrung seinen Dank aus und dankt Arch. A. Hässig für seine vortreffliche Leitung und seine vielfachen, langjährigen Bemühungen um den Verein; ebenso dankt der abtretende Präsident Hässig dem Vorstand und den Mitgliedern für die ihm während seiner Amtsdauer geleistete Mitarbeit und das ihm stets entgegengebrachte Wohlwollen.

Ing. J. Büchi freut sich, dass auch jüngere Kollegen in den Vorstand gewählt worden sind. Er spricht ferner Herrn Prof. Rohn als abtretendem Präsidenten des S. I. A., der so viel für das Ansehen und die Hebung des technischen Standes getan, noch speziell den Dank der Sektion Zürich aus, was mit Akklamation bestätigt wird.

Als Rechnungsrevisoren werden Ing. E. Schuler und Architekt H. Kessler bestimmt.

Die Sektion muss in Zukunft 14 Delegierte stellen. Die Vorstandsmitglieder sind zugleich Delegierte. Als weitere Delegierte und Ersatzmänner werden je sechs Herren aus jeder Gruppe vor-

geschlagen, nämlich die Architekten: A. Arter, A. Hässig, R. von Muralt, Th. Oberländer, H. Weideli, R. Zollinger; die Bauingenieure: A. Bernath, J. Bolliger, F. Gugler, E. Diserens, S. Bertschmann, W. Wachs; die Masch.-Ingenieure: B. Graemiger, J. B. Bertschinger, P. Lincke, H. Lier, F. Mousson, M. ten Bosch. Die Versammlung ist mit den Vorschlägen einverstanden.

Der Jahresbericht ist in der Bauzeitung erschienen; Bemerkungen dazu werden keine gemacht; er ist somit genehmigt.

Der Quästor, Ing. C. Jegher, erstattet Bericht über die Rechnung. Bei Fr. 5281,50 Einnahmen und Fr. 5247,70 Ausgaben ergibt sich ein Vorschlag von Fr. 33,80. Das Vereinsvermögen beläuft sich auf Fr. 28742,85. Der Bericht der Revisoren Schuler und Oetiker wird verlesen; das Wort zur Rechnung wird nicht verlangt; diese ist unter Verdankung und Entlastung des Quästors genehmigt. Das Budget 1924/25 sieht bei 5200 Fr. Einnahmen und 5050 Fr. Ausgaben auch für das laufende Vereinsjahr einen kleinen Ueberschuss vor. Die hauptsächlichsten Ausgaben sind 1000 Fr. für Vorträge und Projektionen, 1000 Fr. Subvention für das Bürgerhaus und 800 Fr. für den S. I. A. Hierbei ist der Jahresbeitrag von 12 Fr. und 3 Fr. für die jüngeren Mitglieder beibehalten. Budget und Jahresbeiträge werden stillschweigend gutgeheissen.

2. Die Umfrage wird nicht benützt.

3. Vortrag. In einem kurzen Vortrag mit einigen Lichtbildern spricht Prof. C. Andreae über „Technik und Wirtschaft im Eisenbahnbetrieb“, seine Eindrücke von der Eisenbahn-technischen Tagung vom Sept. d. J. in Berlin und der Ausstellung in Seddin. Wir verweisen diesbezüglich auf eingehendere Mitteilungen, die in der Bauzeitung erscheinen werden. Anschliessend daran macht Andreae einige Mitteilungen über die Tendenzen, die gegenwärtig in Deutschland beim Bau der Verschiebebahnhöfe herrschen, und die dahin gehen, ihre Länge zu vermindern durch seitliche Anordnung der Stationsgruppen und Vereinigung von Richtungs- und Ausfahrgruppe. Ganz besondere Aufmerksamkeit werde den Ablaufeinrichtungen gewidmet. Das Bestreben gehe dahin, hohe Ablaufberge in Verbindung mit Geleisebremsen anzulegen. Das Endziel sei aber die vollständige Mechanisierung des Ablaufbetriebes.

Der Vorsitzende dankt dem Referenten für seine interessanten Ausführungen, die von der Versammlung mit lebhaftem Beifall quittiert werden. Eine Diskussion findet nicht statt.

Schluss der Sitzung 10.25 Uhr.

Der Aktuar: O. C.

### EINLADUNG

zur II. Sitzung im Vereinsjahr 1924/25

Mittwoch, den 5. November 1924, 20 Uhr auf der Schmidstube.

Vortrag mit Lichtbildern von Ing. A. Bühler, Brückeningenieur bei der Generaldirektion der S. B. B., Bern  
„Kriegsbrücken“.

Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

<b>S. T. S.</b>	<b>Schweizer. Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment</b>
-----------------	---

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Saltau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Einschreibgebühr 5 Fr.

Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

Es sind noch offen die Stellen: 898b, 956a, 962a, 967, 976, 979, 980, 981, 982, 987, 988.

Tüchtiger *Techniker* als Reklame-Fachmann, wenn möglich mit technischer Spezialbildung im Textilmaschinen-Bau. Deutsch und Französisch; Befähigung, Prospekte, Kataloge und Inserate selbstständig abzufassen und zu übersetzen (Kt. Zürich). (964a)

Ganz tüchtiger, erfahrener *Bauführer* für sofort (Architektur-Bureau in Zürich). (989)

*Ingénieur-représentant* pour la Suisse, recherché par Ateliers de Paris pour la vente de certains appareils (appareils télégraphiques et télétypes). (990)

*Elektrotechniker* für Radiotechnik nach dem Rheintal. (992)

*Chimiste* très au courant de la conservation des jus non-fermentés (stérilisation etc.) pour Paris. Candidat très actif, muni des meilleures références et désirant se faire une situation aux Etats-Unis. Contrat d'essai de quelques mois, voyage payé aller et retour, tous frais de séjour payés avec fixe à déterminer. Contrat définitif selon résultat et entente. (993)

Tüchtiger *Bauführer* mit Erfahrung im Wohnhausbau, vorzugsweise mit Kenntnis der Basler Verhältnisse (Innenbau grösserer Wohnungen). Eintritt sofort oder nach Uebereinkunft. Anstellungsdauer mindestens ein Jahr. (994)

*Techniker* für sanitäre Anlagen nach Mülhausen. Französische Sprachkenntnisse erforderlich. (995)